



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 139]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 30, 2010/वैशाख 10, 1932

No. 139]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 30, 2010/VAISAKHA 10, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 अप्रैल, 2010

सं. टीएएमपी/43/2009-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, कंटेनर समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अप्रैल प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिनांक 19 जनवरी, 2010 के आदेश की समीक्षा हेतु पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त आवेदन को एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/43/2009-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

....आवेदक

आदेश

(मार्च, 2010 के 31वें दिन पारित)

यह प्रकरण कंटेनरों और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के माध्यम से निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त आवेदन दिनांक 10 मार्च 2010 से संबंधित है।

2. कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को निपटाने के लिए इस प्राधिकरण ने 19 जनवरी 2010 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 16 फरवरी 2010 को राजपत्र सं. 51 के अन्तर्गत भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1. दिनांक 19 जनवरी 2010 के कथित प्रशुल्क आदेश के संदर्भ से पीपीटी ने दिनांक 10 मार्च 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, निम्नलिखित बिंदुओं पर अपक्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए एक आवेदन दाखिल किया है:-

- (i) लौह एवं इस्पात उत्पादों और इतर कार्गो की प्रहस्तन दर क्रमशः 4000 टन और 10,000 टन प्रतिदिन ही रखी जाए;
- (ii) लोहे एवं इस्पात और इतर कार्गो की प्रहस्तन क्षमता निर्धारित करते समय विचारित 10% वृद्धि न्याय संगत नहीं है।
- (iii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 4 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन खपत सीमित करना न्यायोचित नहीं है।

3.2. उपर्युक्त प्रस्तुतियों के आधार पर पीपीटी ने बताया है कि इष्टतम क्षमता में बढ़ोत्तरी और प्रचालन लागत में गिरावट ने प्रहस्तन दरों पर भी प्रभाव डाला है। पीपीटी के अनुसार इस प्रशुल्क योजना के अन्तर्गत प्रकल्प की व्यावहारिकता को कम आंका गया है और यह पीपीटी के हितों के लिए हानिकारक है। पीपीटी ने आगे कहा है कि प्रकल्प के लिए चुने गए (शार्ट लिस्टेड) बोलीदाताओं ने भी इस मामले पर अपनी चिंता व्यक्त की है।

3.3. उपरोक्त पृष्ठ भूमि में पीपीटी ने प्रकरण की समीक्षा करने और अधिसूचित प्रशुल्क को संशोधित करने का अनुरोध किया है।

4. पीपीटी द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में रखे गए बिंदु, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के संबंधित पैराग्राफों के सारांश और उन पर विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-

(i) लोहे और इस्पात के उत्पाद और अन्य क्लीयर कार्गो के लिए प्रहस्तन दर :

(क) जनवरी 2010 का अपक्रंट प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11(iv))

“(iv) (क). फरवरी 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त 10,000 टन प्रतिदिन का आउटपुट नार्म, तीन 20 टी इलैक्ट्रिक लेवल लाफिंग क्रेन्स लगाकर खाद्यान्न और उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए है। वीओटीएल और ईबीटीएल के अंतर्राष्ट्रीय संगठन ने यह देखा है कि बल्क कार्गो के अन्तर्गत एल्यूमीनियम के सामान और पिंग आयरन का वर्गीकरण सही नहीं जान पड़ता है। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित बहुउद्देशीय बर्थ 10,000 टन एल्यूमीनियम इंगोट्स और पिंग आयरन प्रतिदिन प्रहस्तन कर सकेगा।

(ख). लौह और इस्पात उत्पादों के लिए 10,000 टन प्रतिदिन और 4000 टन प्रतिदिन का आउटपुट नार्म 20-20 टन की क्षमता वाली तीन लेवल लाफिंग व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से हैं। चूंकि पीपीटी ने यह समाहित किया है कि सामान्य कार्गो प्रहस्तन सुविधा 100 टन क्षमता वाली एक एचएमसी के साथ प्रचालित होगी, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडीय प्रहस्तन दर को अद्यतन किए जाने की आवश्यकता है। संयोगवश, पीपीटी में 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के प्रचालन के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने के संबंध में समाप्त हुई प्रक्रिया में यह सूचित किया गया था कि उसी पत्तन में प्रचालित तीन एचएमसी में से एक क्रेन ने, जो कथित रूप से 100 टन क्षमता की है, 11319 टन से 12451 टन प्रतिदिन की रेंज में निष्पादन किया है।

बल्क कार्गो और लौह एवं इस्पात कार्गो के लिए प्रहस्तन कार्गो के संदर्भ में इस प्राधिकरण ने, पीपीटी से संबंधित पिछली कार्रवाई में एचएमसी के लिए उत्पादकता मानदंड पर विवेचना की है। पोतघाट क्रेनों की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की बेहतर प्रहस्तन क्षमता को ध्यान में रखते हुए और मार्गदर्शियों में प्रदत्त किसी भी मानदंड के अभाव में, 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर से 25% वृद्धि शामिल करने का निर्णय किया गया था। चूंकि एचएमसी ग्रेब के बिना भी लौह और इस्पात उत्पाद का प्रहस्तन कर सकती है, लौह और इस्पात कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर में 50% की वृद्धि करने का निर्णय लिया गया था। पिछले निर्णयों के आधार पर बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर और लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए 6000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर इस प्रकरण में भी लागू की गई है।

(ख) अपने समीक्षा आवेदन में पीपीटी द्वारा प्रस्तुत बिंदु

लौह और इस्पात उत्पादों के लिए प्रहस्तन दर 6000 टन प्रतिदिन और अन्य क्लीन कार्गो के लिए यह दर 12500 टन प्रतिदिन ली गई है जबकि पीपीटी द्वारा यह क्रमशः 4000 टन प्रतिदिन और 10000 टन प्रतिदिन प्रस्तावित की गई है।

ऊपर वर्णित कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन और 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्राधिकरण के मार्गदर्शियों में प्रदत्त है और इसके लिए 20-20 टन क्षमता की तीन लेवल लाफिंग क्रेन्स इस्तेमाल की जाती हैं। इससे पिछले प्राधिकरण आदेशों में 60-60 टन क्षमता की दो एचएमसी क्रेन उपयोग करते हुए भी यही दरें ली गई थीं। हमारे प्रकरण में, विविध प्रकार के क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए 100 टन क्षमता की एक

एचएमसी प्रस्तावित की गई है। बहुउद्देशीय बर्थ में प्रहस्तित किए जाने वाला व्यापक विविधता को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन दर लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो के लिए क्रमशः 4000 टन प्रतिदिन और 10000 टन प्रतिदिन बरकरार रखी जा सकती हैं। पारादीप में, 100 टन एचएमसी द्वारा लौह अयस्क और कोयला जैसे बल्क कार्गो के प्रहस्तन से थैलाबंद कार्गो समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन की तुलना न्यायोचित नहीं है। क्योंकि दोनों कार्गो की प्रकृति अलग है।

(ग) विश्लेषण:

- (i) ऐसा लगता है कि पीपीटी ने विशाखापत्तन पत्तन न्यास (पीपीटी) स्थित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अप्रैल प्रशुल्क निर्धारण हेतु फरवरी 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश का संदर्भ लिया है। उक्त मामले में, इस्पात और कोक के लिए क्रमशः 4000 टन प्रतिदिन और 100000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर 60 टन एचएमसी के उपयोग के चलते विचारित की गई थी जबकि पीपीटी में तैनात की जाने वाली क्रेन 100 टन क्षमता की एचएमसी हैं।

पीपीटी से संबंधित संदर्भित अप्रैल प्रशुल्क प्रकरण बहुत बाद में, यथा जनवरी 2010 में निर्णित किया गया था। इसके अलावा, इसके बीच की अवधि में इस प्राधिकरण ने 100 टन एचएमसी के लिए साझा / सामान्य उच्चतम प्रशुल्क तय करने के लिए पीपीटी द्वारा दाखिल एक अन्य प्रशुल्क आवेदन पर कार्यवाई की थी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश द्वारा निपटाया गया था। उस आदेश में 100 टन एचएमसी क्रेन की मानदंडीय प्रहस्तन क्षमता लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, उस आदेश में रिकार्ड किए गए कारणों से क्रमशः 6000 टन प्रतिदिन और 12500 टन प्रतिदिन विचारित की गई।

यदि पीपीटी के दावे अर्थात् पीपीटी के अप्रैल प्रशुल्क प्रकरण के लिए विचारित स्तरों के समान प्रहस्तन स्तरों पर विचार किया जाए तो यह न्यायोचित नहीं होगा क्योंकि पीपीटी परियोजना के संभावित बोलीदाता से, वर्तमान एचएमसी प्रचालकों के उत्पादकता स्तर से कम उत्पादक स्तर से कम उत्पादकता स्तर पर काम करने की अपेक्षा की जाएगी।

प्रथम दृष्टया, प्रहस्तन दरें निर्धारित करने में आदेश को देखते हुए उसमें कोई दोष नज़र नहीं आता है। इस आदेश में पहले से लिए गए निर्णय की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, पीपीटी द्वारा उठाए गए बिंदु को अस्वीकार किया जाता है।

(ii) लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य कार्गो के प्रहस्तन की क्षमता

(क) जनवरी 2010 का अप्रैल प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11(v))

- “(v) (क) टर्मिनल की संकल्पना अन्य कार्गो के साथ कन्टेनरों का प्रहस्तन करने के लिए भी की गई है। पीपीटी ने बताया है कि दो एचएमसी कन्टेनरों का प्रहस्तन करने के लिए भी की गई है। पीपीटी ने बताया है कि दो एचएमसी कन्टेनरों का प्रहस्तन करेंगी और एक एचएमसी को अन्य कार्गो के प्रहस्तन

के लिए उपयोग करने का इरादा है। पीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि सभी तीनों एचएमसी 100-100 टन क्षमता वाली तैनात की जाएं। यह लगभग सबको पता है कि 100 टन वाली क्रेन यदि उसे 40' कंटेनर का वजन भी उठाना पड़े तो सामान्यतः कंटेनर प्रचालनों के लिए अपेक्षित नहीं होती है। यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि मोबाइल क्रेनों में, क्रेनों के विपरीत, कंटेनर और अन्य कार्गो के प्रहस्तन की गुंजाइश के साथ, लचीलापन होता है। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए चिात/सुनिश्चित मोबाइल क्रेनों की अतिरिक्त क्षमता का उपयोग अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए किया जा सकता है। उल्लेखनीय रूप से, पीपीटी संयुक्त सुनवाई में घोषणा कर चुका है कि इस सुविधा की योजना मुख्य रूप से क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए की गई है। प्रचालन में लचीलेपन को देखते हुए और मानकीकरण को बढ़ावा देने के लिए, यह प्राधिकरण इस कवायद में 100-100 टन क्षमता की तीन हार्बर मोबाइल क्रेनें लगाने का इरादा रखता है। किन्तु प्रहस्तन उपकरण में उपलब्ध उच्चतर (बेहतर) क्षमता, जिसके सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने की आशा है, सामान्य कार्गो प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता गणना में प्रतिबिम्बित होनी चाहिए। चूंकि कंटेनर प्रचालन चिात दो क्रेनें समय-समय पर सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी मोड़ी जा सकती हैं, मानक सूत्र के अनुसार अन्यथा निर्धारित इष्टतम क्षमता, कम से कम 10% को बढ़ाई ही जा सकती है।

- (ख) पीपीटी द्वारा अनुमानित समग्र मिश्र कार्गो में लोहे एवं इस्पात और अन्य क्लीन कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 21.70% और 31.70% मानते हुए चिात बर्थ में लोहे एवं इस्पात और अन्य क्लीन कार्गो का भाग क्रमशः 40.60% और 59.40% परिगणित होता है। ऐसे मामले में कार्गो प्रहस्तन क्षमता 25,19,485 टन $(0.7(6000 \times 40.60\% + 12500 \times 59.40\%) \times 365)$ परिगणित होती है। ऊपर दिए गए कारणों से 10% की वृद्धि अनुमत करने के बाद लौह एवं इस्पात उत्पाद और अन्य कार्गो की, दोनों को मिलाकर कुल क्षमता 27,71,433 टन परिगणित होती है। लौह एवं इस्पात उत्पादों का भाग 11,25,202 टन और अन्य क्लीन कार्गो का भाग 16,46,231 टन होगा।

(ख). पीपीटी द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

क्लीन कार्गो के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता इस कल्पना के साथ और 10% बढ़ाई गई है कि कंटेनर प्रचालन के लिए चिह्नित क्रेनें समय-समय पर अन्य क्लीन कार्गो प्रहस्तन करने के लिए भी लगाई जा सकती हैं। कल्पना न्याय संगत नहीं है क्योंकि कंटेनर अवयव की इष्टतम क्षमता दो क्रेनों के साथ परिगणित की गई है जिसके कारण अन्य क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु इसके दो जगह उपयोग की गुंजाइश ही नहीं रह जाती।

(ग). विश्लेषण

- (i) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए चिात बर्थों के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता के संबंध में पीपीटी में कोई विवाद नहीं है। पीपीटी का कहना यह है कि कंटेनर बर्थ की इष्टतम

165146/10-2

क्षमता, दो एचएमसी क्रेनों के संदर्भ से की गई है जिसके कारण उन्हें कार्गो बर्थ में लगाने की कोई गुंजाइश ही नहीं रह गई है।

(ii) कंटेनर बर्थ में 70% उपयोगिता अवयव के साथ एक एचएमसी के लिए वार्षिक कार्य-समय 6132 घंटे ($0.7 \times 24 \times 365 = 6132$) परिगणित होता है। कार्गो बर्थ पर एक एचएमसी का वार्षिक कार्य-समय 27.71 लाख टन की कुल क्षमता के लिए जिसमें 10% की वृद्धि भी शामिल है, (जैसा दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11 (ix) (ख) (iii) में रिकार्ड किया गया है) 5363 परिगणित होता है। कार्गो बर्थ पर एचएमसी की कार्य करने की मात्रा, यदि उपयोगिता अवयव के शब्दों में विचार किया जाए तो यह 60% परिगणित होती है हालांकि मानदंड 70% उपयोगिता अपेक्षित करती है। ऐसी स्थिति में कार्गो बर्थ पर, कार्य-समय की शब्दावली में समान 10% गुंजाइश उपलब्ध है। इस प्रकार पीपीटी के इस दावे में कोई दम नहीं है कि प्रचालन को अतिरिक्त क्षमता के मार्ग से कोई राहत उपलब्ध नहीं है।

(iii) हालांकि पीपीटी द्वारा उल्लेख नहीं किया गया है, 19 जनवरी 2010 के आदेश में लौह एवं इस्पात उत्पाद और अन्य क्लीन कार्गो के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के वितरण के संदर्भ से एक त्रुटि देखी गई है। दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में राजस्व आवश्यकता का, लौह एवं इस्पात उत्पाद और अन्य क्लीन कार्गो में, कुल कार्गो में उनके अलग-अलग भागों के अनुपात (40.60:59.40) में प्रभाजन वितरण किया गया था।

दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के पैराग्राफ सं. ii(ix) (ख) (iii) में यह रिकार्ड किया गया है (जिसे इस आदेश के पैरा (III) (क) के अंतर्गत बांद में दोबारा प्रस्तुत किया गया है) कि लौह एवं इस्पात उत्पादों की उत्पादकता 357.14 टन प्रति घंटा है जबकि अन्य क्लीन कार्गो के संबंध में यह उत्पादकता 744.05 टन प्रति घंटा थी। ये आँकड़े इस तथ्य को स्पष्ट रूप से उजागर करते हैं कि लौह एवं इस्पात उत्पादों एक यूनिट भार स्रोतों को, क्लीन कार्गो के एक यूनिट भार की तुलना में अधिक व्यस्त रखता है। ऐसी स्थिति में, अलग-अलग कार्गो समूहों के बीच वार्षिक राजस्व आवश्यकता प्रभाजित करते समय अलग-अलग कार्गो समूहों के उत्पादकता अवयव पर विचार करना तार्किक होगा।

दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में अनुमानित रू. 2372.12 लाख की वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) को अपरिवर्तित रखते हुए और एआरआर को विभिन्न कार्गो समूहों के उत्पादकता स्तरों के आधार पर लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो के बीच प्रभाजित करते हुए लौह और इस्पात उत्पादों के विदेशगामी कार्गो और तटीय कार्गो की दरें क्रमशः रू. 129.00 प्रति टन और रू. 77.40 प्रति टन परिगणित होती हैं। अन्य क्लीन कार्गो के संदर्भ में विदेशगामी कार्गो और तटीय कार्गो के लिए ये क्रमशः रू. 61.93 प्रति टन और रू. 37.18 प्रति टन होंगी। संशोधित गणनाएँ दर्शाने वाली विवरणी परिशिष्ट में संलग्न है।

(iv) कंटेनरों का प्रहस्तन करने वाले उपकरण के लिए ईंधन की खपत

(क) जनवरी 2010 का अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11(ix) (बी) (i, ii और iii)

“(i). एचएमसी के प्रचालन के लिए ईंधन लागत के अनुमानन के लिए पीपीटी ने, ऐसी क्रेनों के प्रचालन में अपने अनुभव के आधार पर कथित रूप से 100 लिटर प्रति घंटा पर विचार किया है। 100 लिटर प्रति घंटा की खपत कुछ ज्यादा ही जान पड़ती है क्योंकि हाल ही में पीपीटी में 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित प्रकरण में पत्तन ने 70 लिटर प्रति घंटा की खपत सूचित की है। चूंकि फरवरी 2008 के 34 फ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में एचएमसी के लिए कोई अलग मानदंड प्रदत्त नहीं है 70 लिटर प्रति घंटा की खपत को मानक माना गया है।

(ii) पत्तन द्वारा कथित रूप से तूतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर पीपीटी ने कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु एचएमसी के लिए 100 लिटर प्रति घंटा, आरटीजी और रीवस्टेकर्स के लिए 20 लिटर प्रति घंटा और ट्रेक्टर ट्रेलर के लिए 8 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत पर विचार किया है। कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों में ईंधन खपत के लिए 4 लिटर प्रति टीईयू का मानदंड निर्धारित है। 2,55,091 की वार्षिक क्षमता पर विचार करते हुए और 4 लिटर प्रति टीईयू के मानक को ध्यान में लेते हुए ईंधन खपत 10, 20,364 लिटर प्रतिवर्ष परिगणित होती है कंटेनर प्रहस्तन के लिए ईंधन लागत के अनुमानन हेतु जिस पर विचार किया गया है।”

(iii) ईंधन लागत के अनुमानन के लिए मार्गदर्शी इलैक्ट्रिकल लेवल लाफिंग क्रैन्स के एक वर्ष में काम के समय के लिए 4000 घंटे प्रतिवर्ष का मानदंड निर्धारित करते हैं। जहाँ तक बहुउद्देशीय बर्थ में एचएमसी की कार्य-क्षमता का संबंध है, लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो की क्षमता क्रेनों के 4000 घंटे प्रतिवर्ष के संदर्भ से सीमित नहीं है। जैसाकि पहले बताया गया है, कार्गो क्षमता का अनुमान लगाने के लिए लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो के भाग के ऊपर 10% वृद्धि पर विचार किया गया है। ऐसी स्थिति में एचएमसी के काम के घंटों को अद्यतन करने की आवश्यकता है। विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रतिदिन आउटपुट क्रमशः 6000 टन और 12,500 टन पर विचार करते हुए और 16.80 काम के घंटे प्रतिदिन (24 x 70%) को हिसाब-किताब (गणना) में शामिल करते हुए प्रतिघंटा उत्पादकता क्रमशः 357.14 टन प्रति घंटा और 744.05 टन प्रति घंटा परिगणित होती है। लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए 11,25,202 टन और अन्य क्लीन कार्गो के लिए 16,46,231 टन की कार्गो क्षमता के लिए कुल वार्षिक कार्य-समय 5363 घंटे आता है, एचएमसी की ईंधन लागत के लिए जिस पर विचार किया गया है।

- (iv) अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए फोर्क लिफ्ट ट्रक्स और पे-लोडर्स के प्रचालन हेतु ईंधन खपत, मल्टीपर्पज कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप पायी गई है।

इस प्रकरण के विश्लेषण के समय प्रचलित ईंधन की प्रति यूनिट दर को, पीपीटी द्वारा विचारित दर रु. 40/- प्रति लिटर की तुलना में 35.21 प्रति लिटर अद्यतन करते हुए ईंधन-लागत के अनुमानन को संशोधित किया जाता है।

- (ख) अपने समीक्षा आवेदन में पीपीटी द्वारा उठाए गए बिंदु

कंटेनर कंपोनेंट (अवयव) के लिए ईंधन खपत 4 लिटर प्रति टीईयू ली गई है। जब क्वे क्रेने और अन्य सहायक उपकरणों की उपयोग किया जाना हो तब, मार्गदर्शियों में 8 किलोवाट प्रति घंटा प्रति टीईयू बिजली की खपत के साथ 4 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन खपत दी गई है। चूंकि पीपीटी प्रकरण में केवल हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग पर ही विचार किया गया है, ईंधन-खपत स्वतः अधिक होगी और इसे 4 लिटर प्रति टीईयू तक सीमित करना न्यायसंगत नहीं होगा।

- (ग) विश्लेषण

- (i) कंटेनर टर्मिनल के लिए उपकरण आवश्यकता के संदर्भ से अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 क्वे क्रेन और रेल पर सवार गेंटरी क्रेन, रबड़ के टायर वाली गेंटरी क्रेन, रीच स्टेकर और टैक्टर टेलर्स जैसे सहायक उपकरण का प्रावधान करते हैं।
- (ii) इन उपकरणों की प्रचालन लागत के संदर्भ से मानदंड क्वे क्रेन के प्रचालन के लिए विद्युत-लागत और सहायक उपकरणों के प्रचालन के लिए ईंधन लागत की परिकल्पना / योजना करते हैं।
- (iii) पीपीटी के मामले में, पत्तन ने सहायक उपकरणों की तैनाती के अलावा हार्बर मोबाइल क्रेनों की तैनाती प्रस्तावित की है क्योंकि पीपीटी ने क्वे क्रेनों की तैनाती की योजना नहीं की थी, उसने विद्युत लागत का अनुमान नहीं लगाया, किन्तु पत्तन ने हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन के लिए ईंधन-लागत का अनुमान लगाया है।
- (iv) जैसाकि दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में पहले से दर्ज किया गया है, पीपीटी ने हार्बर मोबाइल क्रेनों और सहायक उपकरणों के लिए ईंधन खपत का अलग से अनुमान लगाया है। हार्बर मोबाइल क्रेनों समेत कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों के पूरे बेड़े के लिए 4 लिटर प्रति टीईयू के मानदंड पर विचार करते हुए पीपीटी की ईंधन लागत को परिवर्तित किया गया है। चूंकि दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन के लिए ईंधन-लागत पर विचार नहीं किया गया था, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में विचारित ईंधन-लागत के अनुमान की समीक्षा की आवश्यकता है।

- (v) जैसाकि पहले बताया गया है, 70% उपयोगिता पर एक एचएमसी का वार्षिक कार्य-समय 6132 घंटे परिगणित होता है। 70 लिटर प्रतिघंटे की ईंधन खपत को गणना में लेते हुए और दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में विचारित रु. 35.21 प्रतिलिटर की दर लागू करते हुए, दो एचएमसी की ईंधन लागत रु. 302.27 लाख (70 लिटर X 6132 X 35.21) प्रति वर्ष आती है। चूंकि ईंधन-लागत एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन से संबंधित है, ईंधन की लागत रु. 302.27 लाख दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में प्रहस्तन प्रभारों में से अनुमानित रु. 4228.62 लाख के प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रभाजित राजस्व आवश्यकता में जोड़ा जाता है। इस प्रकार, कंटेनर प्रहस्तन के लिए संशोधित राजस्व आवश्यकता रु. 4530.89 लाख हो जाती है। प्रहस्तन गतिविधि की वा.रा.आ. में कथित वृद्धि, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के माध्यम से अधिसूचित प्रहस्तन दर में 7.148 % की तदनुरूप वृद्धि की मांग करती है। ऐसी स्थिति में, इससे पहले अधिसूचित प्रहस्तन दरों में 7.148 % की वृद्धि की जाती है। संशोधित गणनाएं परिशिष्ट के रूप में संलग्न विवरणी में संलग्न हैं।

(iv) बर्थ किराया प्रभार

- (क) विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में क्रमशः रु. 0.68 और रु. 0.41 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा दी गई थी। प्रस्तावित मानक टर्मिनल पर प्रभार्य बर्थ किराए की गणना में एक त्रुटि दिखाई दी है। बर्थ किराए की गणना में, अन्य अवयवों के साथ बर्थ में कार्गो की प्रतिदिन प्रहस्तन दर को भी शामिल किया जाता है। चूंकि टर्मिनल में कंटेनर प्रहस्तन की भी योजना / परिकल्पना की गई है रु. 3460.49 लाख की अनुमानित वा.रा.आ. को अर्जित करने के लिए लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो की प्रहस्तन दरों के साथ कंटेनरों की प्रहस्तन दर भी गणना में सम्मिलित की गई थी। कंटेनरों के लिए टनों में विचारित प्रहस्तन दर, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में 9085 टन प्रतिदिन थी।
- (ख) कंटेनर बर्थ के लिए क्षमता की गणना में, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में विचारित कंटेनर प्रहस्तन दर 500 टीईयू प्रतिदिन प्रति क्रेन ली गई है। टनों के रूप में प्रति क्रेन प्रतिदिन की आउटपुट 6500 टन परिगणित हुई। चूंकि कंटेनर बर्थ में दो एचएमसी की तैनाती की योजना की गई है, बर्थ किराए की गणना में 9085 टनों की बजाय 13000 टन प्रतिदिन की आउटपुट पर विचार किया जाना चाहिए था। इसलिए बर्थ किराए की गणना की समीक्षा की जाने की आवश्यकता है। तदनुरूप रु. 3460.49 लाख की राजस्व आवश्यकता को बरकरार रखते हुए बर्थ किराए की पुनः गणना की गई है। बर्थ किराया दर विदेशगामी पोतों के लिए रु. 0.68 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा और तटीय पोतों के लिए रु. 0.41 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा की अधिसूचित दर की तुलना में विदेशगामी पोतों के लिए रु. 0.82 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा और तटीय पोतों के लिए रु. 0.49 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होती है। संशोधित गणनाएं परिशिष्ट के रूप में संलग्न विवरणी में प्रदर्शित हैं।

6. परिणाम स्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के माध्यम से प्रदत्त पीपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में खंड 1.3, 1.4 (ए) और 1.5 (ए) के अन्तर्गत प्रदत्त सारणियों की जगह निम्नलिखित अलग-अलग सारणियां प्रतिस्थापित की जाती हैं :-

1651 60/10-3

1.3 बर्थ किराया प्रभार

क्रम सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा	
		विदेश गामी पोत (रू. में)	तटीय पोत (रू. में)
1.	सभी पोत	0.82	0.49

1.4 कंटेनर संबंधी प्रभार

(क) प्रहस्तन प्रभार

सामान्य एवं रीफर कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी (रू. में)			तटीय (रू. में)		
		20' तक की लंबाई वाले कंटेनर	20' से अधिक 40' तक लंबे कंटेनर	40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	20' तक की लंबाई वाले कंटेनर	20' से अधिक 40' तक लंबे कंटेनर	40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
(i)	भरे हुए कंटेनर	1850.18	2775.27	3700.36	1110.10	1665.15	2220.20
(ii)	खाली कंटेनर	1480.14	2220.21	2960.28	888.08	1332.12	1776.16

1.5 मल्टी पर्पज कार्गो संबंधी प्रभार

(क) प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	वस्तु / जिस	इकाई	दर रू पर्यो में (विदेशी)	दर रू पर्यो में (तटीय)
1.	लोह एवं इस्पात उत्पाद	टन	129.00	77.40
2.	एल्यूमीनियम इन्वॉट्स, पिग आयरन तैयार उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी	टन	61.93	87.16

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

परिशिष्ट

I. विभिन्न कार्गो समूहों के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभार की गणना दिखाने वाली संशोधित विवरणी

कार्गो समूह	प्रहस्तन दर प्रति घंटा	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	कार्गो काम के घंटे	कार्गो काम के घंटों की प्रतिशतता	राजस्व आवश्यकता (रू.)	प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो	प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो	दर रू पर्यो में	दर रू पर्यो में
			(iv / iii)			विदेशी (टनों में)	तटीय (टनों में)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
लोहा और इस्पात	357.14	1125202	3151	58.74	139,338,329.00	1012682	112520	129	77.40
अन्य कार्गो	744.05	1646231	2212	41.26	97,873,671.00	1481608	164623	61.93	37.16
कुल	---	2771433	5563	100.00	237,212,000.00	2494290	277143	---	---

1 लौह एवं इस्पात उत्पाद		2 अन्य कार्गो		3 कंटेनर्स	
प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो	1125202 टनों	प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो	1646231	प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनर्स	255091 टीईयू
विदेशी कार्गो	1012682 टनों	विदेशी कार्गो	1,481,608.00	तटीय कंटेनर्स	25509 टीईयू
तटीय कार्गो	112520 टनों	तटीय कार्गो	164,623.00	विदेशी कंटेनर्स	229582 टीईयू
राजस्व आवश्यकता	139,338,329.00	राजस्व आवश्यकता	97,873,671.00	कुल	255091 टीईयू
दर-विदेशी कार्गो के लिए	x	दर-विदेशी कार्गो के लिए	x	प्रहस्तिन के लिए राजस्व आवश्यकता (रु.)	453089000
दर-तटीय कार्गो के लिए	0.6x	दर-तटीय कार्गो के लिए	0.6x	दर-विदेशी कंटेनर्स के लिए (रु.)	X
$1012682x + 112520 \times (0.6x) =$	139,338,329.00	$1481608x + 164623x \times (0.6x) =$	97,873,671.00	दर-तटीय कंटेनर्स के लिए	0.6X
$1012682x + 67512x =$	139,338,329.00	$1481608x + 98774x =$	97,873,671.00	$229582X + 25509(0.6x) =$	453089000
$1080194x =$	139,338,329.00	$1580382x$	97,873,671.00	$229582X + 15305.4X$	453089000
x =	129	x =	61.93	$244887.4X$	453089000
$0.6x =$	77.40	$0.6x =$	37.16	दर-विदेशी कंटेनर्स के लिए (रु.)	1850.18
				दर-तटीय कंटेनर्स के लिए (रु.)	1110.10

II. बर्थ किराया प्रभार की गणना दिखाने वाली संशोधित विवरणी

क जैसा पीपीटी ने प्रस्तुत किया

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	कंटेनर	लोहा और इस्पात	अन्य कार्गो	कुल
i	अनुपात	प्रतिशत	46.6%	21.7%	31.7%	100%
ii	प्रहस्तिन दर	प्रति दिन टनों में	9984	4000	10000	
iii	औसत जीआरटी प्रति पोत	टनों में	35000	25000	35000	
iv	औसत पार्सल आकार	टनों में	30000	22000	30000	
v	प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित टनों की संख्या	टनों में	2069444	851800	1407755	4440868
vi	बर्थ दिवसों की संख्या	दिनों में	207	241	141	
vii	बर्थ-घंटों की संख्या (24 x vi)	घंटों में	4975	5782	3379	
viii	पोतों की अपेक्षित संख्या	पोतों की संख्या	31	27	37	95
ix	कुल जीआरटी घंटे	टनों - घंटे	174111915.40	144550252.9	118251432.7	436913601
x	राजस्व आवश्यकता	रु पये करोड़ में				346840000.00
xi	पीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया (xi / x)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके हिस्से				

(क)	विदेशी पोत	0.83				
(ख)	तटीय पोत	0.50				
ख	जैसा प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया गया	यूनिट	कटेनर	लोहा और इस्पात	अन्य कार्गो	कुल
क्र. सं.	विवरण					
i	अनुपात	प्रतिशत	46%	22%	32%	100%
ii	प्रहस्ति दर	प्रति दिन टनों में	13000	6000	12500	27585
iii	औसत जीआरटी	टनों में	35000	25000	35000	
iv	औसत पार्सल आकार	टनों में	30000	22000	30000	
v	प्रहस्ति किए जाने के लिए अपेक्षित टनों की संख्या	टनों में	3316183	1125202	1646231	6087616
vi	बर्थ दिवसों की संख्या (v/ii)	दिनों में	255	188	132	-
vii	बर्थ घंटों की संख्या (24 x vi)	घंटों में	6120	4512	3168	-
viii	कुल जीआरटी घंटे (vii x iii)	पोतों की संख्या	214200000	112800000	110880000	437880000
ix	राजस्व आवश्यकता	टनों - घंटे				3460.49
x	संशोधित बर्थ किराया					
(a)	विदेशगामी पोत	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके हिस्से				0.82
(b)	तटीय पोत					0.49
कार्य:	नियमानुसार राजस्व आवश्यकता के संदर्भ में					
i.	90% विदेशगामी पोतों के लिए + 10% तटीय पोतों के लिए राजस्व आवश्यकता (रु.)	3460.49				
ii.	विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटे (437880000 * 90%)	394092000				
iii.	तटीय पोतों के जीआरटी घंटे (437880000 * 10%)	43788000				
iv.	कुल जीआरटी घंटे =	437880000				
v.	$394092000x + 43788000x \cdot 0.6$	3460.49				
vi.	$394092000x + 26272800x$	3460.49				
vii.	$420364800x$	3460.49				
viii.	X (विदेशगामी) (रु.)	0.82				
ix.	$0.6 * 0.67$ (तटीय) (रु.)	0.49				

* 16 फेरे प्रति घंटा * 24 घंटे * 1.3 * 2एचएमसी * 13 टन प्रति टीईयू = 13000 टन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th April, 2010

No. TAMP/43/2009-PPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application received from the Paradip Port Trust for review of the Order dated 19th January, 2010 fixing upfront tariff for multipurpose berth to handle clean cargo including containers as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/43/2009-PPT****The Paradip Port Trust****...Applicant****ORDER**

(Passed on this the 31st day of March, 2010)

This case relates to an application dated 10 March 2010 received from the Paradip Port Trust (PPT) for review of the upfront tariff fixed for multipurpose berth to handle containers and clean cargo vide Order dated 19 January 2010.

2. This Authority had passed an Order on 19 January 2010 disposing of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for setting upfront tariff for multipurpose berth to handle clean cargo including containers. This Order was notified in the Gazette of India on 16 February 2010 under Gazette No.51.

3.1. With reference to the said tariff Order dated 19 January 2010, the PPT vide its letter dated 10 March 2010 has filed an application for review of the upfront tariff on the following points:

- (i). The handling rate for iron and steel products and other cargo to be retained at 4,000 tonnes per day and 10,000 tonnes per day respectively.
- (ii). The 10% increase considered while determining the capacity to handle iron and steel products and other cargo is not reasonable.
- (iii). Limiting the fuel consumption to 4 litres per TEU to handle containers is not reasonable.

3.2. Based on the above submissions, the PPT has stated that increase in optimal capacity and reduction of operating cost has impacted the cargo handling rates. According to PPT, the viability of the project under this tariff scheme is undermined and is detrimental to the interest of the PPT. The PPT has further submitted that the short-listed bidders for the project have also expressed their concern on the matter.

3.3. In the above backdrop, the PPT has requested to review the case and revise the notified tariff.

4. The points made by the PPT in its review application, the extract of the relevant paragraphs of the Order dated 19 January 2010 and analysis thereupon are discussed as under:

- (i). Handling rate for iron and steel products and other clean cargo:

- (a). Upfront tariff Order of January 2010 {Paragraph No. 11(iv)}

"(iv) (a). The output norm of 10,000 tonnes per day prescribed in the tariff guidelines of February 2008 is for handling food grains and fertilisers by deploying 3 numbers of 20 T electric level buffing cranes. The consortium of VOTL and EBTL has observed that categorisation of aluminum ingots and pig iron under bulk cargo may not be correct. In a related query in this regard posed to PPT, the port has clarified that the proposed multipurpose berth would be able to handle 10,000 tonnes of aluminium ingots and pig iron per day.

- (b). The output norm of 10,000 tonnes per day and 4000 tonnes per day for iron and steel products is with reference to the operation of 3 numbers level luffing wharf cranes of 20 tonnes capacity each. Since the PPT has envisaged that the general cargo

16514/10-4

handling facility would operate with one HMC of 100 tonnes capacity, the normative handling rate prescribed in the guidelines of 2008 needs to be updated. Incidentally, in the proceedings concluded recently relating to fixation of ceiling rate for operation of HMC of 100 tonne capacity at PPT, it was reported by the Port that one of the three HMCs operating at the same port, which is reportedly 100 tonne capacity has performed in the range of 11319 tonnes to 12451 tonnes per day.

With reference to the handling rates for bulk cargo and iron and steel cargo, this Authority deliberated the issue of productivity norm for HMCs in the earlier proceedings relating to the PPT cited above. Keeping in view the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of wharf cranes and in the absence of any norms prescribed in the guidelines, it was decided to reckon with 25% increase over the handling rate of 10,000 tonnes per day. Since the HMC may handle iron and steel products without grabs, it was decided to reckon with 50% increase over the handling rate prescribed for iron and steel cargo. Based on the earlier decision, the handling rate of 12500 tonnes per day for bulk cargo and 6000 tonnes per day for iron and steel products is applied in this case also."

(b). Points made by PPT in its review application:

The handling rate of iron and steel products has been taken as 6,000 tonnes per day and for other clean cargo it has been taken as 12,500 per day instead of 4,000 tonnes and 10,000 tonnes per day respectively as proposed by PPT.

The handling rate of 4000 tonnes and 10,000 tonnes per day for the cargo described above is provided in the TAMP guidelines using 3 nos. of 20 tonne level luffing cranes. The same rate was also taken while using 2 nos. of 60 tonne HMC in earlier TAMP Orders. In our case 1 no. 100 tonne HMC has been proposed for handling miscellaneous clean cargo. Considering the wide variety of cargo to be handled in the multipurpose berth, the rate of handling may be retained as 4000 tonnes and 10000 tonnes per day for steel products and other clean cargo respectively. The comparison with 100 tonne HMC handling bulk cargo like iron ore and coal in Paradip vis-à-vis handling clean cargo including bagged cargo is not reasonable considering the different nature of cargo.

(c). Analysis:

- (i). The PPT appears to have referred to a tariff order passed by this Authority in February 2009 for upfront tariff setting for multipurpose cargo berth at Visakhapatnam Port Trust (VPT). In the said case, handling rates of 4000 tonnes and 10000 tonnes for Steel and coke, respectively, were considered for deployment of 60T MHC, whereas the cranes to be deployed at PPT are of 100 tonne capacity.

The upfront tariff case in reference pertaining to the PPT was decided much later, as late as in January 2010. Apart from this, in the intervening period, this Authority dealt with another tariff application filed by the PPT, for fixation of common ceiling tariff for 100 tonne HMC which was disposed of by this Authority vide Order dated 30 December 2009. In that order, the normative handling capacity of the 100 tonne HMC came to be considered at a level of 6,000 tonnes and 12,500 tonnes annually for handling of Iron & Steel products and other bulk cargo for the reasons recorded therein.

If the contention of PPT is acceded to i.e., to consider the handling levels at par with that of the levels considered for the upfront tariff case of VPT, it may turnout to be unreasonable since the prospective bidder of the PPP project will be expected to function at a lesser productivity level as compared to the existing HMC operators.

Prime facie, no error is apparent on the face of the Order in determining handling rates which warrants a review of the decision already taken. Therefore, the point made by the PPT is rejected.

(ii). Capacity to handle iron and steel products and other cargo:

(a). Upfront tariff Order of January 2010 {Paragraph No. 11(v)}

"(v). (a). The terminal is envisaged to handle containers alongwith other cargo. The PPT has stated that two HMCs will handle containers and one HMC is intended for handling other cargo. The PPT has proposed to deploy all the 3 MHCs with a uniform capacity of 100 T. It is a common knowledge that a 100 T crane is not generally required for container operations, given the load factor of even a 40' container. It is relevant here to mention that the mobile cranes have flexibility, unlike quay cranes, having scope for handling containers and other cargos. The spare capacity of mobile cranes, which are earmarked to handle containers, can be utilised to handle other cargo. Significantly, the PPT has declared in the joint hearing that the facility is mainly envisaged to handle clean cargo. In view of the flexibility in operation and in order to promote standardisation, this Authority is inclined to consider deployment of 3 nos of 100 T mobile harbour cranes in this exercise. But, the higher level of capacity available in the handling equipment, which is expected to be channelised towards handling general cargo, should be reflected in the optimal capacity calculation of the general cargo handling facility. Since the two cranes earmarked for container operations could be at times diverted to handle general cargo, the optimal capacity otherwise determined as per the standard formula, can be increased atleast by 10%.

(b). Considering the share of iron and steel and other clean cargo at 21.70% and 31.70% in the overall cargo mix estimated by the PPT, the share of iron and steel and other clean cargo in the earmarked berth works out to 40.60% and 59.40% respectively. In that case, the cargo handling capacity works out to 25,19,485 tonnes $[0.7(6000 \times 40.60\% + 12500 \times 59.40\%) \times 365]$. After allowing an increase of 10% for the reasons given above, the total capacity for iron and steel products and other cargo put together works out to 27,71,433 tonnes. The share of iron and steel products will be 11,25,202 tonnes and other clean cargo will be 16,46,231 tonnes."

(b). Points made by PPT in its review application:

The optimal capacity determined for clean cargo has been further increased by 10% with the assumption that the cranes earmarked for container operation could be at times diverted to handle other clean cargo. This assumption is not reasonable since the optimal capacity of the container component has been done with two cranes leaving no scope for duplication its use to handle other clean cargo.

(c). Analysis:

- (i). The PPT has no dispute over the optimum capacity determined for the berth earmarked for handling containers. The argument of PPT is that the optimal capacity of the container berth has been calculated with reference to two HMCs leaving no scope for engaging them at the cargo berth.
- (ii). The working time per annum for 1 HMC at the container berth at 70% utilization factor works out to 6132 hours ($0.7 \times 24 \times 365 = 6132$). The working time of a HMC at the cargo berth comes to 5363 hours per annum for the aggregate capacity of 27.71 lakh tonnes, (as recorded in paragraph No. 11 (ix) (b) (iii) of the Order dated 19 January 2010) which includes an increase of 10%. The annual working of the HMC at cargo berth, if considered in terms of utilization factor, works out to around 60% though the norms expect 70% utilisation. That being so, a square 10% cushion in terms of working hours is available at the cargo berth. As such the contention of the PPT that no leeway by way of spare capacity is available to the operator does not appear to have any force.
- (iii). Though not pointed out by the PPT, an error is observed in the Order dated 19 January 2010 with reference to apportionment of Annual Revenue Requirement to the Iron & Steel products and other Clean Cargo. In the Order dated 19 January 2010, the revenue requirement was apportioned to Iron & Steel products and other clean cargo in the ratio of their respective share in the total cargo (40.60 : 59.40).

It has been recorded in paragraph No. 11 (ix) (b) (iii) of the Order dated 19 January 2010, {which is reproduced subsequently under para (iii) (a) of this Order}, that the productivity of Iron & Steel products is 357.14 tonnes per hour whereas the same was 744.05 tonnes in respect of other clean cargo. The figures clearly put forth the fact that a unit load of Iron & Steel products engage the resources more compared to that of clean cargo. That being so, it is logical to reckon the productivity factor of the respective cargo group while apportioning the annual revenue requirement to individual cargo group.

Maintaining the Annual Revenue Requirement (ARR) of Rs. 2372.12 lakhs estimated in the Order dated 19 January 2010 unaltered and apportioning the ARR between Iron & Steel products and other clean cargo based on the productivity levels of the respective cargo group, the rate for foreign cargo and coastal cargo in respect of Iron & Steel products works out to Rs. 129.00 per tonne and Rs. 77.40 per tonne, respectively. With regard to other Clean Cargo, the rates will be Rs. 61.93 per tonne and Rs. 37.16 tonne, respectively for foreign cargo and coastal cargo. The statement detailing the revised calculations is attached as Annex.

(iii). Fuel consumption for equipment to handle containers(a). Upfront tariff Order of January 2010 {Paragraph No. 11(ix)(b) (i, ii & iii)}

- (i). For estimation of fuel cost for operation of HMCs, the PPT has considered 100 litres per hour reportedly based on its experience in operation of such cranes. The consumption of 100 litres per hour appears to be on the higher side since recently, in the case relating to fixation of tariff for use of 100 tonnes HMC at PPT, the port reported consumption of fuel at 70 litres per hour. Consumption of fuel at 70 litres per hour is taken into account since no separate norms for fuel consumption for HMC is prescribed in the upfront tariff guidelines of February 2008.

- (ii). *The PPT has considered fuel consumption of 100 litres per hour for HMCs, 20 litres per hour for RTGs and Reach Stackers and 8 litres per hour for Tractor Trailer for handling containers reportedly based on information collected by the port from the Tuticorin Port Trust. A norm of 4 litres per TEU has been prescribed for fuel consumption in the guidelines for fixation of upfront tariff for the container terminal. Considering the annual capacity of 2,55,091 TEUs and taking into account the norm of 4 litres per TEU, the fuel consumption works out to 10,20,364 litres per annum which is considered for estimation of fuel cost for handling container."*
- (iii). *The guidelines prescribe a norm of 4000 hours of working of Electrical Level Luffing cranes in a year for estimation of fuel cost. As far as the capacity of working of the HMC at the multipurpose berth is concerned, the capacity of iron and steel products and other clean cargo is not restricted with reference to 4000 hours of cranes. As stated earlier, the increase of 10% over the respective share of iron and steel products and other clean cargo has also been considered to estimate the cargo capacity. That being so, the hours of HMC working needs to be updated. Considering the updated per day output of 6000 tonnes and 12,500 tonnes of the respective cargos and taking into account 16.80 working hour (24X70%) per day, the productivity per hour works out to 357.14 tonnes and 744.05 tonnes respectively. For the cargo capacity of 11,25,202 tonnes for iron and steel products and 16,46,231 tonnes for other clean cargo, the aggregate annual working comes to 5363 hours, which is considered for estimation of fuel cost of HMC.*
- (iv). *The fuel consumption to operate Fork Lift Trucks and the Pay Loaders to handle other cargo are found to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo berth.*

The estimate of fuel cost is modified updating the unit rate of fuel Rs. 35.21 per liter prevailing at the time of analysis of this case as against Rs. 40 per litre considered by PPT.

b). Points made by PPT in its review application:

Fuel consumption has been taken as 4 litres per TEU for the container component. When quay cranes and other ancillary equipment are to be utilised, the consumption of 4 litres per TEU together with power consumption of 8 KWH per TEU has been prescribed in the guidelines. Since only Harbour Mobile Crane has been considered in PPT case, the fuel consumption would be more and limiting it to 4 litres per TEU is not reasonable.

(c). Analysis:

- (i). With reference to equipment requirement for a container terminal, the upfront tariff guidelines 2008 prescribe quay crane and other ancillary equipment like rail mounted gantry crane, rubber tyred gantry crane, reach stacker and tractor trailers.
- (ii). With reference to operating cost of these equipment the norms envisage estimation of power cost for operation of quay crane and fuel cost for operation of ancillary equipment.

1651 5/10-5

- (iii). In the case of PPT, the port proposed deployment of Harbour Mobile Cranes, apart from deployment of the ancillary equipment. Since deployment of quay cranes was not envisaged by PPT, it did not estimate power cost; but, the port estimated fuel cost for operation of Harbour Mobile cranes.
 - (iv). As already recorded in the Order dated 19 January 2010, the PPT estimated fuel consumption separately for Harbour Mobile Cranes and ancillary equipment. The fuel consumption estimate of PPT was moderated by considering the norm of 4 liters per TEU for the entire fleet of container handling equipment, including Harbour Mobile Cranes. Since the fuel consumption for operation of Harbour Mobile Cranes was not considered in the Order dated 19 January 2010, the estimate of fuel consumption considered in the Order dated 19 January 2010 requires review.
 - (v). As stated earlier, the working time per annum for 1 HMC at 70% utilization works out to 6132 hours. Taking into account the consumption of fuel at 70 liters per hour and applying the unit rate of Rs. 35.21 per litre considered in the Order dated 19 January 2010, the cost of fuel for two HMCs works out to Rs. 302.27 lakhs (70 liters X 6132 hours X Rs. 35.21 X 2). Since the fuel consumption relates to handling of containers by HMCs, the cost of fuel of Rs. 302.27 lakhs is added to the apportioned revenue requirement from handling charges of Rs. 4228.62 lakhs estimated in the Order dated 19 January 2010. Thus, the revised revenue requirement from container handling works out to Rs. 4530.89 lakhs. The said increase in ARR in handling activity warrants a corresponding increase of 7.148% in the handling rates notified vide Order dated 19 January 2010. That being so, earlier notified handling rates are increased by 7.148%. The revised calculations are shown in the statement attached as **Annex**.
- (iv). Berth hire Charges
- (a). The upfront berth hire for foreign-going vessels and coastal vessels was prescribed at Rs. 0.68 and 0.41 per GRT per hour, respectively, in the Order dated 19 January 2010. An error in the calculation of berth hire leviable at the proposed standard terminal is noticed. The calculation of berth hire takes into account, among other factors, handling rate of cargo per day at the berth. Since container handling also is envisaged in the terminal, the handling rate of containers was taken into account alongwith handling rates of Iron & Steel products and other clean cargo to achieve the estimated ARR of Rs. 3460.49 lakhs. The handling rate considered for containers in terms of tonnage was 9085 tonnes per day in the Order dated 19 January 2010.
 - (b). In the capacity calculations for container berth considered in the Order dated 19 January 2009, the handling rate of containers is taken at 500 TEUs per day per crane. In tonnage terms, the per day output per crane worked out to 6500 tonnes. Since deployment of two HMCs are envisaged in the container berth, the per day output of 13,000 tonnes should have been considered in the calculation of berth hire instead of 9085 tonnes. Therefore, berth hire calculation needs to be reviewed. Accordingly, the berth hire calculation is reworked maintaining the revenue requirement of Rs. 3460.49 lakhs. The berth hire rate works out to Rs. 0.82 per GRT per hour for foreign going vessels and Rs. 0.49 per GRT per hour for coastal vessels as against the notified rate of Rs. 0.68 per GRT per hour and 0.41 per GRT per hour for foreign vessels and coastal vessels, respectively. The revised calculations are shown in the statement attached as **Annex**.

6. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, the Tables given under Section 1.3, 1.4 (A) and 1.5 (A) in the upfront tariff schedule of PPT prescribed vide Order dated 19 January 2010 are replaced with the following respective Tables:

1.3. BERTH HIRE CHARGES:

S. No.	Vessels	Rate per GRT per hour	
		Foreign Going Vessel (Re)	Coastal Vessel (Re)
1	All vessels	0.82	0.49

1.4. CONTAINER RELATED CHARGES

(A). HANDLING CHARGES

NORMAL AND REEFER CONTAINERS

S. NO.	Particulars	Foreign Going (In Rs)			Coastal (In Rs)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1850.18	2775.27	3700.36	1110.10	1665.15	2220.20
(ii)	Empty Container	1480.14	2220.21	2960.28	888.08	1332.12	1776.16

1.5. MULTIPURPOSE CARGO RELATED CHARGES

(A). HANDLING CHARGES:

S. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees (Foreign)	Rate in Rupees (Coastal)
1	Iron and Steel products	Ton	129.00	77.40
2	Aluminum ingots, pig iron, finished fertilizers, food grains, sugar	Ton	61.93	37.16

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT III/4/143/10-Exty.]

Annex**I. REVISED STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS**

Cargo Group	Handling Rate Per Hour	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Hours (iv / iii)	Percentage of Cargo Working Hours	Revenue Requirement (Rs.)	Cargo to be handled (Foreign) in tonnes	Cargo to be handled (Coastal) in tonnes	Rate in Rs. For foreign cargo	Rate in Rs. For coastal cargo
Iron and Steel	357.14	1125202	3151	58.74	139,338,329.00	1012682	112520	129	77.40
Other Cargo	744.05	1646231	2212	41.26	97,873,671.00	1481608	164623	61.93	37.16
Total	---	2771433	5563	100.00	237,212,000.00	2494290	277143	---	---

1 Iron and Steel Products	
Cargos to be handled	1125202 tonnes
Foreign Cargo	1012682 tonnes
Coastal Cargo	112520 tonnes
Revenue Requirement	139,338,329.00
Rate for foreign Cargo	x
Rate for coastal cargo	0.6x
$1012682x + 112520(0.6x) =$	139,338,329.00
$1012682x + 67512x =$	139,338,329.00
$1080194x =$	139,338,329.00
$x =$	129
$0.6x =$	77.40

2 Other Cargo	
Cargos to be handled	1646231
Foreign Cargo	1,481,608.00
Coastal Cargo	164,623.00
Revenue Requirement	97,873,671.00
Rate for foreign Cargo	x
Rate for coastal cargo	0.6x
$1481608x + 164623x =$	97,873,671.00
$1646232x =$	97,873,671.00
$x =$	61.93
$0.6x =$	37.16

3 Containers	
Containers to be handled	255091 TEUs
Coastal containers	25509 TEUs
Foreign Containers	229582 TEUs
Total	255091 TEUs
Revenue requirement for handling (Rs.)	453089000
Rate for foreign container (Rs.)	X
Rate for coastal container (Rs.)	0.6X
$229582X + 25509(0.6x) =$	453089000
$229582X + 15305.4X =$	453089000
$244887.4X =$	453089000
Rate for foreign container (Rs.)	1850.18
Rate for coastal container (Rs.)	1110.10

II. REVISED STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF BERTH HIRE CHARGE

A	As furnished by the PPT	Unit	Containers	Iron and Steel	Other Cargo	Total
i	Ratio	%	46.6%	21.7%	31.7%	100%
ii	Handling Rate	Tonnes per day	9984	4000	10000	
iii	Average GRT per vessel	tonnes	35000	25000	35000	
iv	Average parcel size	tonnes	30000	22000	30000	
v	Tonnage expected to be handled	Tonnes	2089444	851800	1407755	4440898
vi	No of berth days	days	207	241	141	
vii	No of berth hours (24 x vi)	hours	4975	5782	3379	
viii	Expected number of vessels	No of vessels	31	27	37	95
ix	Total GRT hours	Tonne hours	174111915.40	144550252.9	118251432.7	436913601
x	Revenue Requirement	Rs. in crores				346840000.00
xi	Berth hire proposed by the PPT (xi / x)	per GRT per hour or part thereof				
(a)	Foreign Vessels	0.83				
(b)	Coastal Vessels	0.50				
B	As considered by TAMP	Unit	Containers	Iron and Steel	Other Cargo	Total
i	Ratio	%	46%	22%	32%	100%
ii	Handling Rate	Tonnes per day	13000	6000	12500	27500
iii	Average GRT	tonnes	35000	25000	35000	
iv	Average parcel size	tonnes	30000	22000	30000	
v	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3316183	1125202	1646231	6087616
vi	No of berth days (vii)	days	255	188	132	
vii	No of berth hours (24 x vi)	hours	6120	4512	3168	
viii	Total GRT hours (vii x iv)	Tonne hours	214200000	112800000	110880000	437880000
ix	Revenue Requirement	Rs. in crores				3460.49
x	Modified Berth hire					
(a)	Foreign Going vessel	per GRT per hour or part thereof				0.82
(b)	Coastal vessel					0.49
Workings:		With reference to revenue requirement as per norms				
i.	Revenue requirement for 90% foreign going vessels + 10% coastal vessels (Rs.)	3460.49				
ii.	GRT hours of foreign going vessels (437880000 * 90%)	394092000				
iii.	GRT hours of coastal vessels (437880000 * 10%)	43788000				
iv.	Total GRT hours	= 437880000				
v.	$394092000x + 43788000x \cdot 0.6$	= 3460.49				
vi.	$394092000x + 26272800x$	= 3460.49				
vii.	$420364800x$	= 3460.49				
viii.	X (foreign going) (Rs.)	= 0.82				
ix.	$0.6 \cdot 0.67$ (coastal) (Rs.)	= 0.49				

* 16 Moves per hour * 24 Hours * 1.3 * 2HMCs * 13 tonnes per TEUs = 13000 Tonnes